ASSEMBLÉE NATIONALE
Nº 1866-3005U







Plan stratégique
du MINISTÈRE DES TRANSPORTS
2005-2008

BRILLER PARMI LES MEILLEURS

Québec

Dépôt légal - 2e trimestre 2005
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-44043-9



TABLE DES MATIÈRES

Message du ministre		III
Message du sous-ministre		V
Partie 1	La mission et la vision	1
Partie 2	Le contexte et les enjeux	5
Partie 3	Les orientations, les axes d'intervention, les objectifs et les indicateurs	13
Partie 4	La contribution à la vision et aux priorités d'action du gouvernement	29
Annexe	Schéma du plan stratégique	32

MESSAGE DU MINISTRE

À titre de ministre des Transports, je suis fier de présenter, conjointement avec M^me^ Julie Boulet, ministre déléguée aux Transports, le Plan stratégique 2005-2008 du ministère des Transports du Québec. On y trouve à la fois une vision engageante du rôle du Ministère et les grandes orientations de l'organisation pour les prochaines années. Ces orientations viennent préciser la contribution du Ministère à la vision et aux priorités d'action que le gouvernement s'est données.

Les prochaines années seront d'abord à l'enseigne d'une nécessaire consolidation des infrastructures et des systèmes de transport existants. Des ressources importantes seront canalisées pour continuer d'améliorer la sécurité des usagers, maintenir la fonctionnalité des réseaux et assurer la pérennité des infrastructures.

Pour soutenir la compétitivité de l'économie québécoise, tout en se situant résolument dans un contexte de développement durable, le Ministère s'engage à réaliser un ensemble d'actions et à créer les conditions qui permettront, en collaboration avec ses partenaires, d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport québécois. Il pourra de la sorte mieux répondre aux besoins des différentes régions du Québec et de ses grandes villes.

Ce plan stratégique constitue un engagement important démontrant la volonté claire du gouvernement de mettre en place les conditions qui permettront au Québec de se maintenir parmi les sociétés les plus dynamiques, ouvertes et prospères.



Ministre des Transports
Ministre responsable de la région de la Capitale-Nationale,
Michel Després

MESSAGE DU SOUS-MINISTRE

L'administration publique, au Québec comme ailleurs, doit s'adapter aux profondes mutations que vivent les sociétés modernes.

Le Plan stratégique 2005-2008 du Ministère s'inscrit, comme le précédent, dans un contexte de gestion axée sur les résultats en vue d'offrir les meilleurs services aux citoyens. Il présente les orientations, les objectifs et les résultats visés d'ici 2008 pour répondre aux besoins de déplacements, sur le territoire québécois, des personnes et des marchandises, et ce, de façon sécuritaire et efficace.

Trois grandes orientations ont été retenues. La première aura pour objet de mettre à la disposition des citoyens des infrastructures de transport sécuritaires, de bonne qualité et fonctionnelles. Par ailleurs, le domaine des transports est une composante essentielle du développement économique, lequel doit se faire au profit de l'ensemble des régions et respecter l'environnement : c'est la deuxième orientation retenue. Enfin, la troisième orientation du Ministère consiste à souscrire à l'orientation gouvernementale de rendre l'État plus efficace en étant plus performant dans la gestion de ses ressources.

Tout le personnel du Ministère est désireux d'apporter sa contribution aux objectifs élevés et exigeants qu'il s'est donnés. Le Plan stratégique 2005-2008 constitue à cet égard un guide précieux qui se concrétisera chaque jour dans les multiples actions accomplies par chacun des employés.



Sous-ministre des Transports,

Florent Gagné



LA MISSION ET LA VISION

Partie 1

La mission

Assurer, sur tout le territoire, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec.

La vision

Le ministère des Transports, chef de file en matière de transport au Québec et gestionnaire compétent et innovateur, en collaboration étroite avec ses partenaires publics et privés.

Pour répondre, dans le contexte de sa mission, aux grands défis des prochaines années en matière de transport, l'action du Ministère prendra appui sur une vision qui s'articule en trois volets décrits ci-dessous.

Le Ministère se présente comme le chef de file dans l'organisation des systèmes de transport au Québec.

Le Ministère assume un leadership clair et joue un rôle de rassembleur auprès de l'ensemble de la communauté des transports québécoise.

Le Ministère s'engage à offrir une gestion compétente et innovatrice des réseaux dont il a la responsabilité directe.

En tant qu'administration responsable du réseau routier supérieur (et d'un réseau d'aéroports et d'héliports), le Ministère assure une gestion de ces réseaux en recherchant constamment l'optimisation de ses ressources.

Le Ministère s'appuie sur une collaboration étroite avec ses partenaires publics et privés pour offrir à la population et aux entreprises des systèmes de transport appropriés et fonctionnels.

Une collaboration étroite entre le Ministère et ses partenaires publics et privés permet de conjuguer les efforts de tous dans un contexte où il y a un partage optimal des responsabilités.



LE CONTEXTE ET LES ENJEUX

Partie 2

L'analyse du contexte externe du Ministère révèle plusieurs tendances, facteurs lourds ou transformations en cours qui conditionnent ses choix stratégiques pour les années à venir. Ainsi, l'évolution de l'économie et de la démographie de même que les questions environnementales influent profondément sur les transports. Par ailleurs, les choix stratégiques du Ministère s'inscrivent à l'intérieur des orientations et des priorités du gouvernement du Québec.

Les transports et l'économie

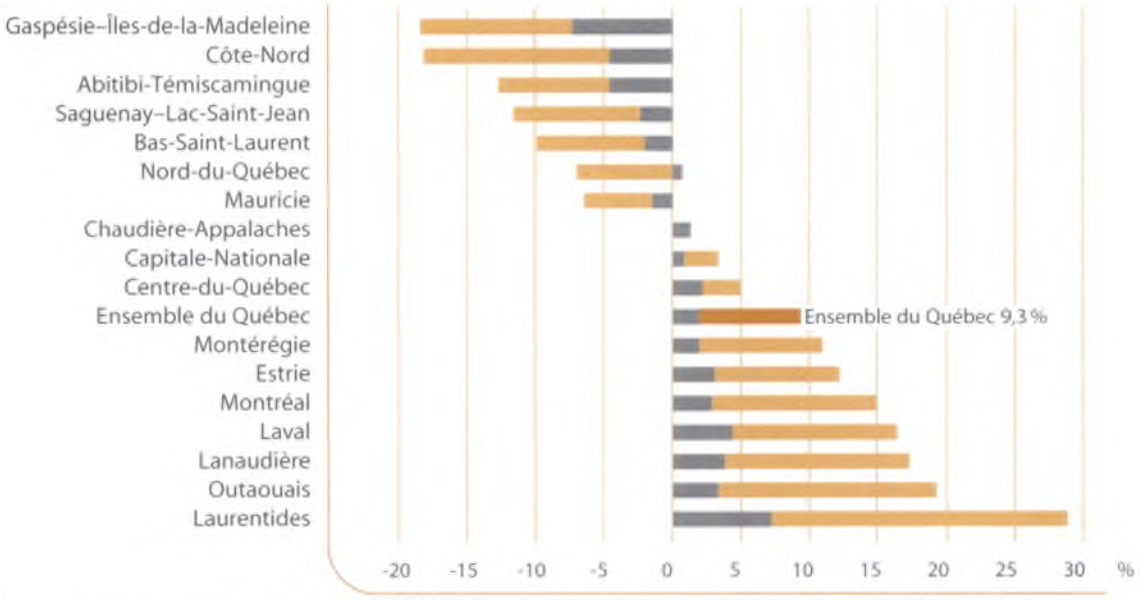
- Les transports occupent une place importante dans l'économie du Québec :
  - L'ensemble des industries liées au transport, y compris les services de transport et les industries connexes, emploient près de 10 % de la main-d'oeuvre salariée au Québec (environ 280 000 salariés en 2003);
  - Dans le budget des ménages québécois, les services de transport représentent, en 2002, plus de 13 % de leurs dépenses totales, ce qui en fait le deuxième poste de dépenses après le logement et avant l'alimentation.
- L'économie québécoise dépend largement de son commerce extérieur et est l'une des plus ouvertes lorsqu'elle est comparée à celle des pays industrialisés. Elle figure à cet égard au septième rang parmi celles des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) en 2003[1].
- Les États-Unis constituent de loin le premier marché international pour les produits québécois : 83 % des exportations internationales de biens y sont destinées en 2003 (37 % pour les importations). Le commerce du Québec avec le reste du Canada est également très concentré géographiquement puisque plus de 60 % des exportations interprovinciales sont destinées à l'Ontario (70 % pour les importations).
- On a observé au cours de la dernière décennie une croissance nettement plus rapide des échanges internationaux du Québec, particulièrement ceux dans l'axe nord-sud avec les États-Unis, par rapport aux échanges avec les autres provinces canadiennes.
- Les expéditeurs ont aujourd'hui des exigences plus grandes quant à la fiabilité, à la rapidité et à la flexibilité des services de transport. La concurrence accrue vécue par les entreprises traitant des affaires sur des marchés mondiaux les amène à revoir leurs processus d'approvisionnement et de distribution et à être plus exigeantes relativement aux caractéristiques des services de transport qu'elles considèrent comme une partie intégrante de leur fonction logistique.
- Dans ce contexte, des systèmes de transport multimodaux performants sont nécessaires pour assurer de façon efficace la mobilité des marchandises du Québec vers les marchés tant continentaux qu'intercontinentaux du Québec.

Les transports et la démographie

- Selon l'Institut de la statistique du Québec, la population québécoise devrait croître très faiblement au cours des prochaines décennies, corollaire d'un vieillissement démographique qui ira en s'accélérant.
- L'évolution démographique continuerait de se faire de façon très différenciée selon les régions du Québec : celles qui sont situées au sud-ouest du Québec devraient voir leur population augmenter d'ici 2026, alors que presque partout ailleurs, en particulier dans les régions périphériques, la population devrait diminuer. C'est dans la région de Montréal et ses régions limitrophes ainsi que dans l'Estrie et l'Outaouais que l'on devrait observer les augmentations de population les plus importantes.

[1] *MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET RÉGIONAL ET DE LA RECHERCHE, Le commerce extérieur du Québec. Calepin, décembre 2004, p. 12.*

Figure 1
Évolution de la population par région, 1996-2001, projections 2001-2026



Source : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Perspectives démographiques du Québec, 2001-2051*, 2003.

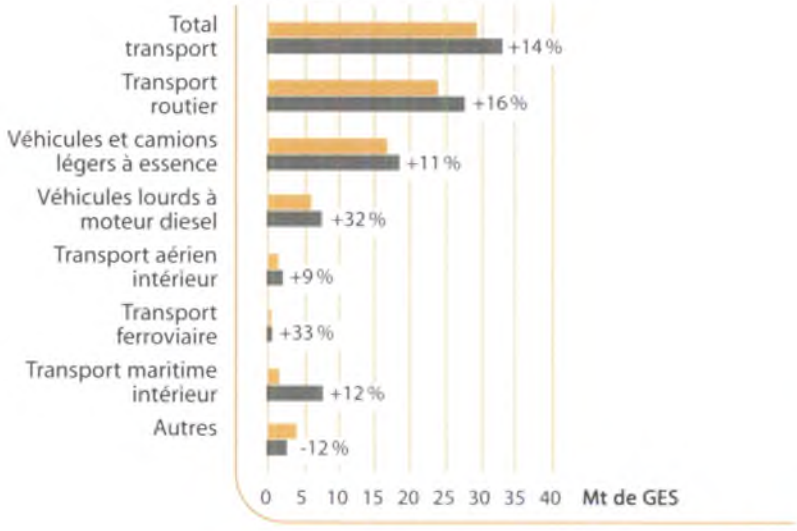
- Dans toutes les régions, on trouverait de moins en moins de jeunes et de plus en plus de personnes âgées et très âgées. Cependant, alors que le nombre de personnes actives diminuerait dans toutes les régions périphériques, il devrait à peu près se maintenir dans les régions centrales et même augmenter dans la couronne de croissance du sud-ouest du Québec.
- En conséquence, il devrait y avoir au cours des prochaines années un ralentissement de la croissance de la demande en matière de transport et même une diminution dans certaines régions, alors que dans quelques autres, où les problèmes sont déjà aigus, la pression de la demande risque de les aggraver.
- Le vieillissement de la population aurait aussi d'autres répercussions sur la nature des besoins de transport :
  - On observerait moins de déplacements pour les études, car il y aurait moins de jeunes, clientèle importante du transport en commun;
  - Le grand nombre de jeunes retraités encore très actifs entraînerait une forte augmentation des déplacements pour des motifs autres que le travail ou les études, ces individus se déplaçant essentiellement en automobile et à toute heure de la journée;
  - À plus long terme, la forte augmentation de la population âgée et très âgée risquerait d'avoir un impact marqué sur la demande en matière de transport liée aux soins de santé et sur les services de transport adapté.

Les transports et l'environnement

- Les questions environnementales, dont les effets des activités humaines sur le climat et la santé, préoccupent de plus en plus la population et les décideurs politiques.
- Il est largement reconnu que l'augmentation des gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère risque de rompre l'équilibre actuel du système climatique planétaire. En vertu du Protocole de Kyoto, le gouvernement canadien s'est engagé à une diminution de 6 % des émissions de GES sur son territoire pour la période 2008-2012 par rapport au niveau d'émissions de 1990. Le Québec s'est prononcé en faveur de la ratification de ce protocole.
- Le Québec émet moins de GES par habitant que ses voisins canadiens, notamment en raison de l'importance de l'hydroélectricité comme source d'énergie. Quant au secteur des transports, il représente 37 % des émissions totales de GES (2001) au Québec.

- Le transport routier (autos, camions et autobus) est le principal responsable de la production de GES puisqu'il compte à lui seul pour 84 % des émissions de GES du secteur des transports. Ce dernier a connu une croissance de 16 % à cet égard pendant la période1990-2001.

Figure 2
Émissions de GES du secteur des transports au Québec, 1990 et 2001



Source : ENVIRONNEMENT CANADA, *Émissions de GES nationales et provinciales 1990-2001*, 2003.

- Les changements climatiques risquent d'avoir des répercussions sur les infrastructures et les activités de transport :
  - L'augmentation du nombre d'événements climatiques extrêmes, la modification du régime de précipitations et la fréquence accrue du gel-dégel auraient un impact sur les infrastructures terrestres et sur les aéroports nordiques;
  - L'érosion accélérée des berges viendrait menacer le réseau routier en bordure du littoral, tandis que la baisse anticipée du niveau du fleuve Saint-Laurent pourrait perturber la circulation maritime.
- Les activités de transport sont responsables d'une portion significative des émissions de particules polluantes avec les autres sources industrielles et de production d'énergie. L'ensemble de celles-ci nuit à la qualité de l'air et à la santé de la population, particulièrement en milieu urbain. Les activités de transport sont également une source de pollution par le bruit.
- La construction de nouvelles infrastructures de transport et leur utilisation peuvent avoir un impact significatif sur les milieux naturels et bâtis. Voilà pourquoi le Ministère accorde une grande importance aux méthodes de construction et aux mesures de mitigation afin d'atténuer, autant que possible, un tel impact. De plus, conformément à la Stratégie québécoise sur la diversité biologique 2004-2007, le Ministère a retenu des actions pour favoriser le maintien de la diversité biologique.

Les orientations et les priorités d'action gouvernementales

- Le gouvernement du Québec a rendu publiques au début de 2004 les orientations et les priorités d'action qu'il s'est fixées pour les prochaines années[2]. Ces orientations viennent encadrer les actions de l'ensemble de l'appareil administratif. Dans chaque domaine de l'intervention gouvernementale, des plans sectoriels, dont le présent plan stratégique, viennent en préciser la mise en œuvre.
- Le gouvernement du Québec s'est engagé à revoir le partage actuel des pouvoirs et des responsabilités entre l'État et les régions pour atteindre une plus grande décentralisation[3]. Il entend conclure pour 2006 un nouveau pacte fiscal avec les municipalités. En matière de transport, de nombreuses responsabilités incombent déjà aux autorités locales et régionales, dont la gestion du réseau routier local, la planification et l'organisation du transport collectif des personnes ainsi que la gestion de plusieurs aéroports.

[2] *GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Briller parmi les meilleurs. La vision et les priorités d'action du gouvernement du Québec, mars 2004. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Moderniser l'État. Pour de meilleurs services aux citoyens. Plan de modernisation 2004-2007, mai 2004.*

[3] *GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Devenir maître de son développement. La force des régions, juillet 2004.*

- Le gouvernement du Québec est engagé dans la négociation d'ententes avec le gouvernement fédéral portant sur le financement partagé de programmes relatifs aux infrastructures et aux réseaux de transport. Le Québec entend s'assurer d'obtenir sa juste part de contributions fédérales.

LES ENJEUX

Le Ministère retient cinq grands enjeux relatifs aux systèmes de transport pour le présent plan stratégique : 1) la sécurité des usagers; 2) la pérennité des infrastructures; 3) la desserte des régions et des marchés; 4) la mobilité en milieu urbain; et 5) le développement durable. De plus, le maintien de sa capacité d'intervention constitue pour le Ministère un autre enjeu important pour les prochaines années.

La sécurité des usagers

- Le bilan du Québec en matière de sécurité routière a connu une amélioration très marquée au cours des dernières décennies, et ce, malgré un accroissement important du nombre de véhicules en circulation.

Tableau 1
Nombre de véhicules en circulation et de décès sur les routes du Québec, 1973 et 2003

Année	Nombre de véhicules en circulation	Nombre de décès
1973	2 265 471	2 209
2003	5 063 449	621
Variation 1973-2003	+ 123,5 %	- 71,9 %

Source : SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. Compilation du MTQ.

- La performance du Québec a été parmi les meilleures au sein des pays industrialisés, ce qui le classe parmi les administrations ayant les taux de décès les moins élevés par milliard de kilomètres parcourus.
- Pour la période 2001-2005, le gouvernement s'est donné pour objectif de réduire de 15 % le nombre de décès et de blessés graves sur les routes du Québec. Les résultats obtenus jusqu'ici indiquent que cet objectif a de bonnes chances d'être atteint en ce qui concerne le nombre de décès.
- Il est essentiel de maintenir les efforts en cette matière, bien qu'il devienne difficile d'atteindre de nouvelles cibles de réduction du nombre de victimes, compte tenu des progrès déjà faits. Par ailleurs, l'insécurité routière continue d'engendrer un coût économique et social très élevé[4] et elle constitue toujours une préoccupation majeure pour la population selon les sondages[5].

La pérennité des infrastructures

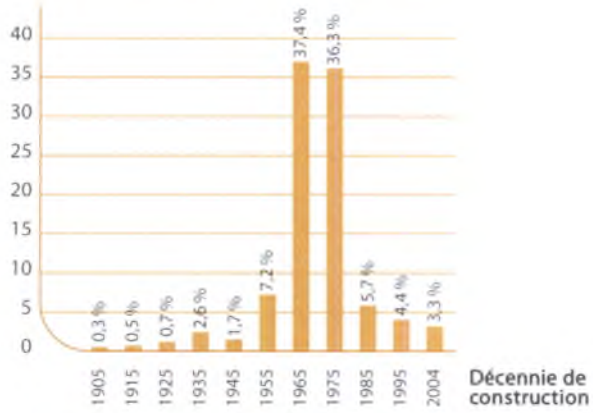
- Les infrastructures de transport constituent, au Québec, un des actifs publics les plus importants. Or, ces infrastructures sont vieillissantes et des ressources importantes devront être consacrées au cours des prochaines années à leur préservation pour en assurer la pérennité.

[4] *Dans une étude dont les résultats sont présentés à l'annexe 3 de la Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – volet routier, on évaluait que l'atteinte de l'objectif de diminution de 15 % du bilan routier pour la période 2001-2005 produirait un bénéfice sociétal de l'ordre de 1,8 milliard de dollars.*

[5] *MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Préoccupations de la population en matière de transports et satisfaction à l'égard des services offerts par le ministère des Transports, éditions 2000, 2001 et 2004.*

- Les infrastructures routières sous la responsabilité du Ministère (chaussées et structures[6]) ont été construites principalement au cours des décennies 1950 à 1970, alors que le Québec connaissait un essor important. Les niveaux d'investissement des dernières années consacrés à leur conservation, quoiqu'ils aient été croissants, n'ont pas été suffisants pour contrer les effets de leur vieillissement. Ces infrastructures routières sont, dans l'ensemble, dans un moins bon état que celles des administrations voisines du Québec.

Figure 3
Distribution de la valeur des structures par décennie de construction (en %)



Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DIRECTION DES STRUCTURES.

- En ce qui concerne les infrastructures de transport en commun, les besoins pour les dix prochaines années sont importants. Par exemple, le métro de Montréal est entré en service dans les années 60. Ses équipements auront donc un urgent besoin d'être renouvelés au cours des prochaines années. De surcroît, le renouvellement du parc d'autobus des sociétés de transport ainsi que la réfection et le renouvellement des infrastructures et des équipements associés aux réseaux d'autobus vont nécessiter des ressources importantes. Il en est de même pour les trains de banlieue.

- Les réseaux des autres modes de transport nécessitent également des investissements importants pour leur préservation : réseau ferroviaire secondaire, ports commerciaux, terminaux et flotte de traversiers, aéroports régionaux.

La desserte des régions et des marchés

- Des déplacements de personnes et de marchandises efficaces constituent un facteur essentiel au développement socio-économique des régions du Québec.

- En matière de déplacements des personnes, l'automobile compte pour 93 % des déplacements interurbains. Quant aux services de transport par autocar, ferroviaire et aérien, ils sont aujourd'hui globalement moins disponibles en région qu'ils ne l'étaient il y a quelques décennies.

- Les besoins en matière de transport de marchandises des régions du Québec varient en fonction de la structure des économies régionales et des marchés desservis. Au fil de l'évolution des relations commerciales, de grands corridors de commerce et de transport se sont constitués. Ils relient maintenant le Québec et les régions à leurs principaux partenaires économiques. L'efficacité des déplacements dans ces corridors doit être assurée par la présence de réseaux de transport multimodaux performants et bien intégrés.

- À la suite des événements du 11 septembre 2001, les questions de sûreté nationale ont pris beaucoup d'importance, notamment celles qui sont liées aux réseaux de transport. Aux passages frontaliers en particulier, un des défis majeurs consiste à concilier la sécurité et la fluidité des déplacements.

La mobilité en milieu urbain

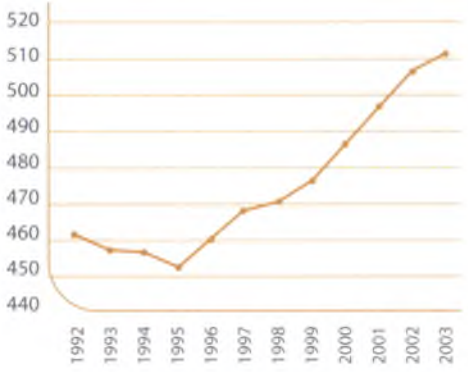
- La capacité des économies nationales à tirer leur épingle du jeu dans un contexte de mondialisation tient pour beaucoup à la vitalité économique des villes. La compétitivité de ces dernières et la qualité de vie de leurs résidents reposent en bonne partie sur la façon dont la mobilité des personnes et des marchandises y est assurée.

- Au Québec, les six grandes régions métropolitaines de recensement (RMR), soit Montréal, Québec, Sherbrooke, Trois-Rivières, Gatineau et Saguenay, regroupent 66 % de la population et 68 % des emplois.

[6] *Incluent les ponts sur cours d'eau, les ponts d'étagement, les tunnels, les murs de soutènement.*

- Aujourd'hui, plus de 85 % des déplacements effectués en milieu urbain au Québec le sont en automobile. Le transport en commun a vu son achalandage s'accroître au cours des dernières années : de 1995 à 2003, le nombre de déplacements en transport en commun s'est accru de 59 millions, soit de 452 à 511 millions.
- Les augmentations de population les plus importantes étant prévues dans les régions situées au sud-ouest du Québec, particulièrement dans la région montréalaise et dans l'Outaouais, cela aura pour conséquence d'accroître les pressions sur les systèmes de transport urbain de ces régions.

Figure 4
Achalandage du transport en commun dans les grandes agglomérations (en millions de déplacements), 1992-2003



Source : *Rapports d'exploitation des organismes de transport en commun*. Compilation du MTQ.

- La région métropolitaine de Montréal peut compter sur des infrastructures et des réseaux de transport bien développés, quoiqu'ils soient vieillissants. La part des déplacements effectués en ayant recours à des modes de transport autres que l'automobile y est plus élevée qu'ailleurs au Québec. Montréal figure sur ce chapitre parmi les villes nord-américaines où le taux d'utilisation du transport en commun est le plus important. La dernière enquête origine-destination menée dans la région en 2003 révèle que la part de marché du transport collectif, qui était en recul depuis 1970, s'est stabilisée à 22 % durant les heures de pointe du matin pour la période 1998-2003.
- Par ailleurs, la région métropolitaine de Montréal est la plaque tournante des échanges commerciaux du Québec et le point de convergence des principaux axes de transport. Bien que Montréal se classe présentement comme l'agglomération urbaine la moins congestionnée par rapport aux villes nord-américaines de même taille, il est important de maintenir ce fragile avantage.

Le développement durable

- Les actions de l'ensemble du gouvernement et de la société doivent permettre de conjuguer la protection de l'environnement, le progrès social et le développement économique dans un contexte de développement durable. Pour ce faire, le gouvernement du Québec s'est engagé à élaborer et à mettre en œuvre un plan de développement durable.
- Le Ministère a redéfini sa mission dans une perspective de développement durable. Il s'est donné des objectifs ministériels à cet égard. De plus, c'est un acteur important dans l'élaboration et la mise en œuvre du Plan de développement durable du Québec.

La capacité d'intervention du Ministère

- L'évolution de plusieurs éléments du contexte externe a pour effet d'accroître ou de modifier les besoins en matière de déplacements en même temps qu'elle conditionne le coût lié à l'entretien, à la conservation et au développement des infrastructures de transport sous la responsabilité du Ministère.

- Par ailleurs, le seul maintien de la qualité et de la fonctionnalité d'infrastructures de transport construites en bonne partie il y a 30 ou 40 ans exigera que l'on y consacre des ressources importantes durant la prochaine décennie.

- Malgré ce contexte, le Ministère entend jouer pleinement son rôle de soutien au développement du Québec : maintien de réseaux de transport concurrentiels par rapport aux administrations voisines, desserte des régions éloignées ou isolées, bon fonctionnement et développement des systèmes de transport collectif, respect des exigences environnementales.

- En ce qui concerne l'organisation du Ministère, le vieillissement de l'effectif et l'accroissement du nombre de départs à la retraite qui en résulte soulèvent l'enjeu de maintenir l'expertise et d'assurer la relève pour que le Ministère puisse continuer d'assumer pleinement son rôle.



LES ORIENTATIONS, LES AXES D'INTERVENTION, LES OBJECTIFS ET LES INDICATEURS

Partie 3

Les choix stratégiques du Ministère pour la période 2005-2008[1] s'inscrivent à l'intérieur des grandes orientations gouvernementales et viennent préciser la contribution du secteur des transports aux résultats attendus par le gouvernement conformément aux priorités d'action qu'il s'est données pour son présent mandat.

Le Ministère considère que trois grands défis interpelleront le secteur des transports au cours des prochaines années :

1. Consolider les réseaux existants en réponse aux enjeux que constituent la sécurité des usagers et la pérennité des infrastructures de transport.
2. Optimiser les systèmes de transport en réponse aux enjeux que constituent la desserte des régions et des marchés ainsi que la mobilité en milieu urbain dans un contexte de développement durable des transports.
3. Moderniser le Ministère pour le rendre mieux apte à offrir des services de qualité au meilleur coût possible.

En réponse à ces défis, le Ministère retient trois orientations :

1. Assurer aux usagers des infrastructures de transport sécuritaires, en bon état et fonctionnelles.
2. Améliorer l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de développement durable.
3. Améliorer la performance de l'organisation pour de meilleurs services aux citoyens.

[1] *Le plan stratégique englobe les exercices financiers 2005-2006, 2006-2007 et 2007-2008.*

Orientation 1 ASSURER AUX USAGERS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SÉCURITAIRES, EN BON ÉTAT ET FONCTIONNELLES

Le Québec s'est donné au fil des ans un vaste réseau d'infrastructures de transport pour répondre aux besoins de déplacements des personnes et des marchandises. Ces réseaux existants ont maintenant besoin d'être consolidés.

La sécurité des usagers de ces réseaux, particulièrement le cas du réseau routier, constitue toujours un enjeu important et fait l'objet d'une préoccupation constante du Ministère. Par ailleurs, le vieillissement des infrastructures soulève l'enjeu majeur qui consiste à en assurer la pérennité dans un contexte difficile sur le plan des finances publiques. Des efforts notables doivent donc être consacrés à leur conservation pour préserver cet important patrimoine collectif et parvenir à offrir aux usagers des infrastructures dont l'état se compare à celui des administrations voisines du Québec.

Enfin, le réseau routier sous la responsabilité du Ministère doit être exploité de manière à assurer aux usagers le meilleur niveau de service possible, notamment en le gardant fonctionnel en tout temps. L'entretien courant du réseau joue également un rôle crucial dans sa préservation.

Axe d'intervention 1.1
La sécurité des usagers

Le Ministère est un acteur important, en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et ses partenaires publics et privés visés, dans l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de sécurité routière. Contenus dans la *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – volet routier*, ces objectifs sont de réduire à 650 le nombre de décès et à 4 750 le nombre de blessés graves sur les routes du Québec d'ici 2005, soit une diminution de 15 % par rapport aux valeurs moyennes observées durant la période 1995-2000.

Au cours de l'année 2006, le Ministère et la SAAQ proposeront, après s'être concertés avec plusieurs partenaires comme les municipalités, les policiers et le milieu de la santé, une nouvelle politique de sécurité routière. Un des éléments déterminants de cette politique sera l'engagement du gouvernement sur les cibles d'amélioration du bilan de sécurité routière qui seront poursuivies après 2005. Par ailleurs, en vue d'associer tous ses partenaires à l'enjeu social majeur que constitue la sécurité routière, le Ministère entend mettre en place en 2005 la Table de concertation en sécurité routière.

C'est par ses interventions sur l'environnement routier que le Ministère a l'effet le plus direct sur le bilan de sécurité routière. Les interventions privilégiées durant les prochaines années auront pour objet notamment de prévenir ou de réduire les accidents résultant d'une sortie de route et les accidents aux intersections. En effet, les accidents qui se produisent aux abords des routes représentent plus du tiers des accidents mortels ou avec blessés graves survenus sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère et ils impliquent dans tous les cas une sortie de route. Les accidents aux intersections, quant à eux, comptent pour un autre tiers des accidents mortels ou avec blessés graves survenus sur ce réseau. Le Ministère continuera par ailleurs d'intervenir sur d'autres éléments de l'environnement routier, comme la sécurité sur les chantiers de travaux routiers et l'entretien des équipements de sécurité. De plus, il poursuivra son travail en partenariat avec les municipalités pour améliorer la sécurité du réseau routier local.

La sécurité liée à la circulation des véhicules lourds ainsi qu'à celle des véhicules hors route (VHR) fera également l'objet d'une attention particulière.

L'utilisation des VHR arrive à un tournant crucial. En décembre 2004, une loi et un règlement ont été adoptés à cet égard. Une consultation publique est prévue en 2005 pour discuter de la problématique liée à l'utilisation des motoneiges et des motoquads. Cette consultation permettra de rechercher un compromis pour concilier les droits des citoyens riverains à la quiétude et ceux des motoneigistes et motoquadistes qui veulent s'adonner de manière libre et sécuritaire à leur activité, tout en tenant compte des retombées économiques.

Objectif 1.1
Élaborer, conjointement avec la SAAQ, et rendre publique une nouvelle politique de sécurité routière

Indicateur 1
Politique de sécurité routière rendue publique
Cible : 2006

Objectif 1.2
Favoriser la concertation entre tous les partenaires en sécurité, notamment par la mise en place de la Table de concertation en sécurité routière

Indicateur 2
Table de concertation en sécurité routière mise en place
Cible : 2005

Objectif 1.3
Contribuer à améliorer la sécurité des usagers des infrastructures routières sous la responsabilité du Ministère par des interventions en vue notamment de prévenir ou de réduire les accidents résultant d'une sortie de route et les accidents aux intersections

Indicateur 3
Nombre d'accidents mortels sur le réseau sous la responsabilité du Ministère

Moyenne 1995-2000	440
2005*	Moins de 374

Indicateur 4
Taux d'accidents mortels sur le réseau sous la responsabilité du Ministère par milliard de véhicules-kilomètres parcourus

Indicateur 5
Nombre d'accidents mortels résultant d'une sortie de route sur le réseau sous la responsabilité du Ministère

Moyenne 1995-2000	126
2005*	Moins de 107

Indicateur 6
Nombre d'accidents mortels se produisant aux intersections sur le réseau sous la responsabilité du Ministère

Moyenne 1995-2000	117
2005*	Moins de 99

Objectif 1.4
Contribuer à améliorer le bilan des accidents liés :
- aux véhicules lourds
- aux VHR

Indicateur 7
Nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd

Moyenne 1995-2000	130
2005*	Moins de 110

Indicateur 8
Taux de décès en VHR par 10 000 véhicules immatriculés

** De nouvelles cibles seront établies en 2006 conformément à la politique de sécurité routière alors en vigueur.*

Axe d'intervention 1.2
La conservation des infrastructures

Le Ministère a investi des ressources importantes pendant la période 2001-2004, soit la période considérée dans le précédent plan stratégique, dans la conservation des chaussées et des structures du réseau routier sous sa responsabilité.

Le Ministère a la responsabilité des réseaux routiers supérieur et d'accès aux ressources d'une longueur totale de 29 035 km (longueur réelle en 2004). Le Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur – volet routier (RSSCE), d'une longueur de 7 705 km, est un sous-ensemble du réseau supérieur composé des principales infrastructures qui soutiennent le commerce extérieur québécois effectué avec le reste du Canada et avec ses principaux partenaires internationaux, plus particulièrement les États-Unis.

On dénombre sur le réseau supérieur plus de 4 900 structures (ponts d'étagement, ponts sur cours d'eau, tunnels, murs de soutènement).

En ce qui concerne les chaussées, ces investissements ont permis d'améliorer la qualité des chaussées du Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) et d'accroître globalement la proportion de kilomètres parcourus par les usagers sur une chaussée en bon état. Cependant, la qualité des chaussées du réseau supérieur dans son ensemble a continué de se détériorer. Durant la période 2005-2008, une hausse annuelle des investissements permettra la poursuite de l'amélioration de la qualité des chaussées sur l'ensemble du réseau, c'est-à-dire tant sur le RSSCE que sur le réseau hors RSSCE. Les axes les plus sollicités sur le RSSCE seront privilégiés, ce qui permettra d'augmenter la proportion des kilomètres parcourus sur une chaussée en bon état.

Concernant les structures, les investissements importants des dernières années n'ont pas été suffisants pour stabiliser l'état du parc. L'âge atteint par la majorité des structures fait en sorte qu'un grand volume d'interventions doit être réalisé annuellement, situation qui devrait exister encore pour une dizaine d'années. En conséquence, la stratégie adoptée en matière de conservation des structures prévoit une augmentation des ressources et du nombre d'interventions de façon à assurer le maintien de leur état au cours des prochaines années.

Objectif 1.5
Améliorer la qualité des chaussées du réseau routier sous la responsabilité du Ministère

Indicateur 9
Proportion des chaussées du réseau routier supérieur en bon état

	2004	2008
RSSCE	76 %	78 %
Réseau hors RSSCE	55 %	57 %
Total réseau supérieur	**61 %**	**63 %**

Objectif 1.6
Maintenir la qualité des structures du réseau routier sous la responsabilité du Ministère

Indicateur 10
Proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état

2004	55 %
2008	55 %

Axe d'intervention 1.3
L'exploitation des infrastructures

Le Ministère consacre des ressources importantes à l'exploitation du réseau routier supérieur. Ces activités d'exploitation comprennent l'entretien hivernal, l'entretien courant et périodique réalisé en été de même que les activités de surveillance (*monitoring*) du réseau et de gestion des corridors routiers.

L'entretien hivernal des routes du réseau supérieur est fait selon des exigences de qualité très élevées qui assurent des déplacements sécuritaires et fonctionnels en période hivernale. La stratégie d'intervention, au cours des prochaines années, sera de voir à ce que, sur le terrain, la qualité de l'entretien continue de répondre aux exigences ministérielles. Par ailleurs, le Ministère misera encore sur ses campagnes publicitaires pour inciter les usagers de la route à adopter des attitudes et des comportements adaptés aux conditions routières hivernales. En outre, les conducteurs devant disposer d'une information fiable sur l'état des routes pour prendre les bonnes décisions quant à leurs déplacements en hiver, le Ministère continuera d'accorder une grande attention à la qualité de l'information diffusée.

En ce qui concerne l'entretien d'été, le Ministère visera à améliorer en priorité certains éléments critiques liés à la sécurité des usagers tels que la qualité du marquage et la mise en forme des accotements. Certaines autres activités, tels le remplacement des glissières, le drainage et le scellement des fissures, feront aussi l'objet d'une attention particulière.

Enfin, dans le but de maintenir la fonctionnalité du réseau routier, le Ministère compte assurer une meilleure gestion des accès, notamment pour les nouvelles voies de contournement, par l'acquisition de servitudes de non-accès sur les terrains adjacents à la route.

Objectif 1.7
Assurer un entretien de qualité des routes sous la responsabilité du Ministère en donnant priorité aux interventions qui ont un impact sur la sécurité

Indicateur 11
Taux de respect des exigences pour l'entretien hivernal des routes

Indicateur 12
Taux de présence du marquage sur les routes au printemps

2004	73 %
2008	77 %

Indicateur 13
Taux de respect du délai pour la mise en forme des accotements en gravier

Cible : 100 % des accotements visés réalisés au 30 juin

Objectif 1.8
Favoriser le maintien de la fonctionnalité des routes sous la responsabilité du Ministère par une meilleure gestion des accès, notamment pour les nouvelles voies de contournement

Indicateur 14
Nombre de kilomètres de nouvelles voies de contournement protégées par des mesures de contrôle des accès

Orientation 2 AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les systèmes de transport contribuent de façon importante à la compétitivité de l'économie québécoise et à la qualité de vie des citoyens.

Assurer la mobilité des personnes et des marchandises par la présence de modes ou d'options de transport variés et efficaces nécessaires à une économie concurrentielle, en préservant l'environnement et en consommant de façon responsable les ressources non renouvelables, le tout en considérant également les besoins des plus démunis et des populations à mobilité réduite, représente certes un défi de taille. Cela implique de trouver l'équilibre entre des attentes et des besoins qui peuvent être divergents pour un développement durable.

Dans un contexte où la responsabilité des systèmes de transport est partagée entre plusieurs acteurs gouvernementaux et privés, le Ministère entend jouer un rôle de chef de file pour assurer un développement harmonieux des systèmes de transport au Québec.

En vue d'une desserte efficace des marchés et des régions, des interventions seront réalisées au cours des prochaines années pour améliorer plusieurs composants des réseaux de transport internationaux et interrégionaux du Québec.

En milieu urbain, le Ministère modulera sa stratégie d'intervention, de concert avec ses partenaires, de façon à améliorer la mobilité des personnes et des marchandises dans les villes du Québec et la qualité de vie de leurs résidents.

Axe d'intervention 2.1
Les réseaux internationaux et interrégionaux

Le réseau routier supporte la portion la plus importante des échanges commerciaux québécois sur le continent. Plusieurs grands projets doivent être entrepris pour améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements dans les grands corridors routiers reliant le Québec à ses principaux partenaires économiques ou pour terminer le maillage de chacune des régions du Québec. La participation financière du gouvernement fédéral s'avérera cruciale pour permettre ou accélérer la réalisation de plusieurs de ces projets. Dans certains cas, les projets pourraient être réalisés à l'aide de partenariats public-privé.

À l'heure actuelle, le besoin d'une planification concertée des grands corridors de transport et d'une harmonisation des cadres normatifs est reconnu par les administrations des transports nord-américaines. Le Ministère compte poursuivre et accentuer ses partenariats avec les administrations voisines dans ce domaine.

Le réseau ferroviaire québécois est constitué de deux éléments majeurs, soit le réseau principal de lignes donnant accès au continent nord-américain, possédé en majorité par les grandes compagnies ferroviaires, et le réseau de lignes secondaires, propriété des chemins de fer d'intérêt local (CFIL), qui, pour la plupart, relient les régions du Québec au réseau principal. Le Ministère a soutenu l'industrie ferroviaire, particulièrement les CFIL, au cours des dernières années, grâce au Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire qui a également pour objet la mise en place d'infrastructures intermodales. Il entend poursuivre cet appui en vertu d'un programme où il souhaite une forme de collaboration du gouvernement fédéral.

Le gouvernement du Québec a adopté, il y a quelques années, la Politique de transport maritime et fluvial[8] pour encadrer ses actions dans ce secteur. Formé majoritairement de représentants de l'industrie, le Forum de concertation sur le transport maritime veille à sa mise en œuvre. Cette dernière s'appuie sur un programme d'aide et un plan d'action 2004-2006 dont l'objet est de soutenir le rôle stratégique du transport maritime dans l'économie québécoise.

Par ailleurs, la restructuration de l'industrie aérienne au Canada soulève de nombreuses préoccupations quant à la qualité de la desserte aérienne du Québec, particulièrement celle des régions. Le Ministère continuera de travailler au maintien d'une desserte de qualité.

Enfin, le prolongement de la Route verte au Québec constitue un outil important de développement touristique pour plusieurs régions du Québec tout en contribuant à la santé des Québécois. Le Ministère appuiera l'achèvement de ce réseau en vue d'une inauguration en 2007.

Objectif 2.1
Accroître l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux par la réalisation de projets majeurs d'amélioration du réseau routier et par un renforcement de la coopération avec les administrations voisines

Indicateur 15
Nombre de kilomètres du RSSCE ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration

Indicateur 16
Nombre d'administrations voisines du Québec avec lesquelles le Ministère a une entente de coopération

2004	2
Cible en 2008	5

Objectif 2.2
Promouvoir et soutenir l'utilisation du transport ferroviaire, maritime et intermodal

Indicateur 17
Nombre de wagons circulant sur le réseau québécois de CFIL

Indicateur 18
Tonnage des marchandises généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnés

Indicateur 19
Pourcentage de réalisation du Plan d'action maritime

Cible : 100 % en 2006

Objectif 2.3
Favoriser le maintien d'un service adéquat de transport aérien entre les régions et les grands centres

Indicateur 20
Nombre de liaisons aériennes régionales au Québec

Objectif 2.4
Contribuer au développement touristique en appuyant l'achèvement de la Route verte en vue de son inauguration en 2007

Indicateur 21
Pourcentage du circuit de la Route verte réalisé

2003	76 %
2007	Plus de 95 %

[8] *GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Politique de transport maritime et fluvial. Le Québec à la barre, septembre 2001.*

Axe d'intervention 2.2
Les réseaux urbains

Outre qu'ils sont un facteur important de la compétitivité des villes, les transports ont un impact marqué sur la qualité de vie de la population en milieu urbain.

Le type de mobilité observé aujourd'hui dans les grandes villes est le résultat d'un ensemble de facteurs démographiques, économiques et sociaux. Pendant les dernières décennies, les effets combinés de la croissance du nombre de ménages, de l'enrichissement collectif, de l'accroissement du taux de motorisation, de l'ouverture de nouveaux espaces à l'urbanisation et des choix de localisation des entreprises et des ménages ont contribué à faire de l'automobile le mode de transport de loin le plus utilisé. Un nécessaire équilibre entre l'efficacité des systèmes de transport et la qualité de vie doit être recherché tant pour les usagers actuels que pour les générations futures.

Au cours des prochaines années, le Ministère favorisera la croissance de l'utilisation des modes de transport autres que l'automobile, notamment en contribuant à la révision du cadre de financement du transport en commun. De plus, les différents plans de transport en vigueur guideront le choix de ses interventions sur les réseaux urbains.

Dans la grande région de Montréal, les préoccupations et les attentes de la population et des entreprises en matière de transport ont évolué au fil des dernières années. Par ailleurs, les partenaires municipaux et régionaux ont amorcé ou réalisé des exercices de planification dans leur sphère de compétence. Dans ce contexte, il est nécessaire d'établir un nouveau consensus sur l'ordre de priorités en matière de transport dans la région. Le Ministère entend donc élaborer, en concertation avec ses partenaires et les autres acteurs visés, un nouveau cadre d'intervention sur la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal d'ici 2006.

Objectif 2.5
Favoriser la croissance de l'utilisation des modes de transport autres que l'automobile, notamment en contribuant à la révision du cadre de financement du transport en commun

Indicateur 22
Cadre de financement du transport en commun révisé
Cible : 2006

Indicateur 23
Achalandage annuel du transport en commun au Québec

Objectif 2.6
Élaborer un nouveau cadre d'intervention sur la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal

Indicateur 24
Cadre d'intervention sur la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal élaboré
Cible : 2006

Axe d'intervention 2.3
L'environnement et le développement durable

Les transports constituent une composante majeure de toute stratégie gouvernementale relative au développement durable et à la protection de l'environnement, notamment en ce qui a trait aux changements climatiques.

Dans le contexte du prochain plan de développement durable, l'action gouvernementale en matière de transport devrait prendre en considération, notamment, l'économie d'énergie et la réduction des polluants, la diminution de l'impact des systèmes de transport sur le milieu naturel et le cadre de vie, y compris la santé, ainsi que la promotion du concept de développement durable appliqué au transport.

Compte tenu de l'entrée en vigueur du Protocole de Kyoto le 16 février 2005, la prochaine stratégie gouvernementale sur les changements climatiques devrait miser autant sur la réduction des GES que sur l'adaptation aux conséquences des changements climatiques.

Au cours des prochaines années, le Ministère continuera d'être un acteur important de la démarche gouvernementale en matière de développement durable de même que de celle qui concerne les changements climatiques.

Objectif 2.7
Contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre du Plan de développement durable du Québec pour le secteur des transports

Indicateur 25
État d'avancement du Plan de développement durable du Québec au regard des transports

Objectif 2.8
Contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre de la stratégie gouvernementale sur les changements climatiques pour le secteur des transports

Indicateur 26
État d'avancement de la stratégie gouvernementale sur les changements climatiques au regard des transports

Axe d'intervention 2.4
La recherche et l'innovation

Dans une économie du savoir, la recherche et l'innovation constituent une clé essentielle de l'enrichissement collectif et de la création d'emplois. Appliquées aux systèmes de transport, elles sont un moteur important de l'amélioration de leur performance.

Le Ministère soutient la recherche et l'innovation en matière de transport de plusieurs façons, que ce soit par la réalisation de projets de recherche, par des activités liées au transfert des technologies de transport, par des subventions aux chaires de recherche ou encore par l'octroi de bourses d'études.

L'utilisation des nouvelles technologies dans les systèmes de transport, regroupées sous l'appellation « systèmes de transport intelligents (STI) », présente un potentiel important en vue de l'amélioration de la gestion et de l'exploitation des réseaux de transport ainsi que des services aux usagers. Le Ministère coordonne actuellement l'élaboration d'un plan stratégique des STI pour doter le Québec, d'ici 2006, d'un cadre de référence appuyant, sur un horizon de dix ans, la mise en œuvre concertée et intégrée des STI au Québec.

Objectif 2.9
Améliorer la gestion, l'exploitation et les services aux usagers des réseaux de transport par l'élaboration, conjointement avec ses partenaires, d'un plan stratégique québécois des STI

Indicateur 27
Plan stratégique québécois des STI élaboré
Cible : 2006

Orientation 3 AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE L'ORGANISATION POUR DE MEILLEURS SERVICES AUX CITOYENS

Le Ministère a développé au fil des ans une organisation performante capable de répondre efficacement aux différents défis posés par la mise en œuvre de sa mission. Toutefois, la situation actuelle, caractérisée entre autres par le vieillissement de l'effectif, dont une part importante atteindra l'âge de la retraite au cours des prochaines années, et par des finances publiques qui ne peuvent répondre à tous les besoins, crée des pressions importantes sur l'organisation. Cette situation amène le Ministère à réévaluer ses programmes, mais aussi plusieurs éléments de son organisation actuelle pour être à même de continuer d'améliorer la qualité des services offerts aux citoyens.

Les actions qui seront réalisées durant les prochaines années s'inscrivent dans le contexte du Plan de modernisation 2004-2007 du gouvernement.

Axe d'intervention 3.1
La gestion des ressources

Le personnel du Ministère constitue sans nul doute sa ressource première. Sans la compétence, le savoir-faire et la capacité d'innovation des personnes qui travaillent au Ministère, celui-ci ne pourrait tout simplement pas remplir sa mission. Puisque plusieurs employés sont susceptibles de prendre leur retraite dans un avenir rapproché, il y a un risque de voir s'affaiblir, sinon disparaître, une expertise qui est souvent unique.

Pour assurer une gestion optimale des ressources humaines, le Ministère élaborera et mettra en œuvre un cadre global de gestion des personnes. Celui-ci traitera notamment de la gestion des contributions, de la reconnaissance, de la qualité de vie au travail et de la gestion des compétences. En outre, dans son plan de modernisation, le gouvernement se donne comme objectif de ne remplacer qu'un employé sur deux prenant sa retraite. Pour être à même de contribuer à l'atteinte de cet objectif tout en s'assurant de disposer du personnel qualifié requis au cours des prochaines années, le Ministère réalisera un exercice complet de planification de ses ressources humaines et mettra en place un plan de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre. Le Ministère fera en sorte de maintenir le niveau d'expertise par des actions appropriées tant auprès des employés actuels que de la relève. Une attention particulière sera accordée aux emplois considérés comme stratégiques pour l'organisation et qui sont vulnérables sur le plan du maintien de l'expertise.

Des systèmes d'information performants peuvent contribuer grandement à l'amélioration de l'efficience de l'organisation. Le Ministère entend utiliser pleinement les possibilités offertes par les nouvelles technologies de l'information. Il reverra ses processus administratifs et mettra en place, d'ici 2008, une nouvelle génération de systèmes d'information portant notamment sur la gestion des ressources financières et la gestion des infrastructures routières.

Objectif 3.1
Améliorer la gestion des ressources humaines, maintenir l'expertise et assurer la relève par l'élaboration d'un cadre de gestion des personnes incluant un plan de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre

Indicateur 28
État d'avancement du cadre de gestion des personnes incluant un plan de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre

Objectif 3.2
Améliorer la gestion par la refonte des processus administratifs et la mise en place d'une nouvelle génération de systèmes d'information

Indicateur 29
Pourcentage d'avancement de la mise en place des systèmes d'information : SAGIR, gestion des projets, structures, exploitation
Cible : 100 % en 2008

Axe d'intervention 3.2
Les relations avec les partenaires publics et privés

La mise en avant de nouvelles façons de faire suppose aussi que le Ministère revoie les relations qu'il entretient avec ses partenaires publics et privés.

Le gouvernement s'est engagé dans une modification du partage actuel des pouvoirs et des responsabilités entre l'État et ses régions. Il s'est également engagé à transférer aux régions les moyens correspondant à ces nouvelles responsabilités. Lors du Forum des générations, il a conclu deux ententes sur la décentralisation et la régionalisation avec les représentants des milieux municipal et régional. Le Ministère entend évaluer les programmes et les activités ministériels pouvant être décentralisés vers les municipalités ou les municipalités régionales de comté (MRC) et procéder éventuellement à leur transfert compte tenu des décisions que prendra le gouvernement à cet égard. Le Ministère verra également à l'adaptation de ses programmes aux caractéristiques spécifiques des régions.

Par ailleurs, un certain nombre de projets relatifs aux infrastructures et aux services de transport ont été retenus pour faire l'objet d'une évaluation quant à la mise en place de partenariats avec les secteurs privé ou public. Une fois les évaluations terminées, le Ministère ira de l'avant dans la mise en œuvre de partenariats lorsque les avantages en auront été clairement démontrés.

Objectif 3.3
Contribuer à la démarche gouvernementale de décentralisation, de régionalisation et d'adaptation des programmes et des activités

Indicateur 30
État d'avancement de l'évaluation et de la réalisation des projets de décentralisation, de régionalisation ou d'adaptation des programmes et des activités ministériels

Objectif 3.4
Évaluer et réaliser, si cela est opportun sous forme de partenariat, des projets majeurs d'infrastructures ou relatifs à des services ministériels

Indicateur 31
État d'avancement de l'évaluation et de la réalisation des projets en partenariat :
- autoroute 30;
- autoroute 25;
- parcs routiers;
- gestion déléguée de l'entretien et de l'exploitation de certains axes routiers;
- centre de gestion de l'équipement roulant;
- centre de signalisation

Axe d'intervention 3.3
Les relations avec les citoyens et les entreprises

Pour améliorer les services et les relations avec les citoyens et les entreprises, le gouvernement entend mettre en place un véritable gouvernement en ligne en offrant notamment davantage de sites transactionnels et un accès plus facile et plus rapide à l'information gouvernementale. La contribution du Ministère à ce vaste projet se traduit par le développement du portail gouvernemental en matière de transport en collaboration avec ses partenaires et de services en ligne ministériels.

Le portail gouvernemental en matière de transport doit regrouper les services en ligne dans le domaine pour permettre aux citoyens de faire des affaires avec les ministères et les organismes gouvernementaux québécois visés de façon directe, sécuritaire et efficace à partir d'un seul endroit.

Les premières actions ont déjà été accomplies en ce sens avec l'ouverture du Guichet unique des transporteurs. Une fois lancé, le portail donnera accès à plusieurs services du Ministère, de la SAAQ et de la Commission des transports du Québec (CTQ). Parmi ceux-ci, on trouve des services transactionnels fortement utilisés, tels que l'immatriculation des véhicules automobiles, la délivrance des permis de conduire, l'inscription au registre de la CTQ et la délivrance des permis spéciaux de circulation.

Afin de respecter le plan d'action établi par le gouvernement, le Ministère poursuivra également ses efforts en vue d'améliorer les services en ligne existants et de concevoir de nouveaux services Web transactionnels. Le mode transactionnel offrira aux citoyens et aux entreprises la possibilité de remplir en ligne des formulaires, par exemple, pour obtenir une subvention ou faire une demande d'intervention.

Par ailleurs, le Ministère poursuivra ses efforts d'allègement réglementaire et administratif. Conformément au Plan d'action du gouvernement en matière d'allégement réglementaire et administratif, il poursuivra la révision du régime juridique s'appliquant au domaine des transports et des règles administratives qui encadrent ses relations avec les entreprises.

Objectif 3.5
Mettre en place le portail gouvernemental en matière de transport et les services en ligne ministériels prioritaires qui y sont liés

Indicateur 32
Portail gouvernemental en matière de transport ainsi que 23 services ministériels prioritaires mis en ligne
Cible : 2007

Objectif 3.6
Poursuivre l'allègement réglementaire et administratif

Indicateur 33
Nombre de mesures d'allègement réglementaire et administratif mises en œuvre



LA CONTRIBUTION À LA VISION ET AUX PRIORITÉS D'ACTION DU GOUVERNEMENT

Partie 4

À l'occasion du discours inaugural du 4 juin 2003, le gouvernement a rendu publics les grands principes de gestion qui guideront son action au cours des prochaines années. Ces principes sont de recentrer l'État sur ses missions essentielles (santé, savoir, prospérité et sécurité), de mettre l'accent sur la qualité des services aux citoyens, de faire place à la décentralisation, au partenariat et à l'imputabilité et, enfin, de viser la transparence et l'efficacité de l'administration publique.

Le Plan stratégique 2005-2008 du Ministère s'inscrit dans cette vision gouvernementale et présente les orientations et les objectifs qui, durant cette période, encadreront sa propre action afin d'améliorer la qualité des services aux citoyens de même que l'efficacité et la sécurité des réseaux de transport.

La première orientation, « Assurer aux usagers des infrastructures de transport sécuritaires, en bon état et fonctionnelles », et les objectifs qui en découlent répondent à l'objectif gouvernemental consistant à recentrer l'État sur ses missions essentielles (santé, sécurité) tout en mettant l'accent sur la conservation et l'entretien du réseau routier et les initiatives en matière d'infrastructures en vue de la réduction du coût d'investissement et du coût de fonctionnement. Ces priorités d'action sont inscrites dans le document *Briller parmi les meilleurs*.

La deuxième orientation, « Améliorer l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de développement durable », répond à l'orientation gouvernementale ayant pour objet de réaliser le plein potentiel économique du Québec dans une perspective de développement durable. Dans l'optique d'accroître l'efficacité des réseaux internationaux et interrégionaux, le Ministère travaillera à définir une nouvelle approche pour le renouvellement des infrastructures en s'assurant que le gouvernement fédéral fait sa part. Le présent plan stratégique s'inscrit également dans la priorité d'action touchant le développement des régions pour les rendre plus prospères. En plus de sa contribution à la démarche gouvernementale de décentralisation, de régionalisation et d'adaptation des programmes et des activités, le Ministère favorisera le développement des régions de plusieurs façons : promotion et soutien à l'utilisation du transport ferroviaire, maritime et intermodal, maintien d'un service adéquat de transport aérien en région et achèvement de la Route verte en vue de son inauguration en 2007. Par ailleurs, le présent plan stratégique a pour objet de promouvoir un environnement sain et un développement durable, notamment en favorisant la croissance de l'utilisation des modes de transport autres que l'automobile et en contribuant activement à la démarche gouvernementale en matière de développement durable et de changements climatiques.

Enfin, la troisième orientation, « Améliorer la performance de l'organisation pour de meilleurs services aux citoyens », s'inscrit dans le Plan de modernisation 2004-2007. Dans ce contexte, le Ministère entend examiner les possibilités offertes par le partenariat public-privé pour certaines de ses activités, travailler à la mise sur pied du gouvernement en ligne et élaborer un cadre de gestion pour faire face au renouvellement de la fonction publique.

MISSION

VISION

ENJEUX

ORIENTATIONS

AXES D'INTERVENTION, OBJECTIFS, INDICATEURS ET CIBLES

Assurer, sur tout le territoire, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec.

Le ministère des Transports, chef de file en matière de transport au Québec et gestionnaire compétent et innovateur, en collaboration étroite avec ses partenaires publics et privés.

Sécurité des usagers — Pérennité des infrastructures de transport

Desserte des régions et des marchés — Mobilité en milieu urbain — Développement durable en transport

Capacité d'intervention de l'organisation

Assurer aux usagers des infrastructures de transport sécuritaires, en bon état et fonctionnelles

La sécurité des usagers

1.1 Élaborer, conjointement avec la SAAQ, et rendre publique une nouvelle politique de sécurité routière.
- *Politique de sécurité routière rendue publique (Cible : 2006)*

1.2 Favoriser la concertation entre tous les partenaires en sécurité, notamment par la mise en place de la Table de concertation en sécurité routière.
- *Table de concertation en sécurité routière mise en place (Cible : 2005)*

1.3 Contribuer à améliorer la sécurité des usagers des infrastructures routières sous la responsabilité du Ministère par des interventions en vue notamment de prévenir ou de réduire les accidents résultant d'une sortie de route et les accidents aux intersections.
- *Nombre d'accidents mortels sur le réseau sous la responsabilité du Ministère (Cible : Moins de 374 d'ici 2005*)*
- *Taux d'accidents mortels sur le réseau sous la responsabilité du Ministère par milliard de véhicules-kilomètres parcourus*
- *Nombre d'accidents mortels résultant d'une sortie de route sur le réseau sous la responsabilité du Ministère (Cible : Moins de 107 d'ici 2005*)*
- *Nombre d'accidents mortels se produisant aux intersections sur le réseau sous la responsabilité du Ministère (Cible : Moins de 99 d'ici 2005*)*

1.4 Contribuer à améliorer le bilan des accidents liés :
- aux véhicules lourds;
  - *Nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd (Cible : Moins de 110 d'ici 2005*)*
- aux VHR.
  - *Taux de décès en VHR par 10 000 véhicules immatriculés*

**Ces cibles seront mises à jour en 2006*

La conservation des infrastructures

1.5 Améliorer la qualité des chaussées du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.
- *Proportion des chaussées du réseau routier supérieur en bon état (Cible : RSSCE, 78 % en 2008 ; Réseau supérieur, 63 % en 2008)*

1.6 Maintenir la qualité des structures du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.
- *Proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état (Cible : 55 % en 2008)*

L'exploitation des infrastructures

1.7 Assurer un entretien de qualité des routes sous la responsabilité du Ministère en donnant priorité aux interventions qui ont un impact sur la sécurité.
- *Taux de respect des exigences pour l'entretien hivernal des routes*
- *Taux de présence du marquage sur les routes au printemps (Cible : 77 % en 2008)*
- *Taux de respect du délai pour la mise en forme des accotements en gravier (Cible : 100 % des accotements visés réalisés au 30 juin)*

1.8 Favoriser le maintien de la fonctionnalité des routes sous la responsabilité du Ministère par une meilleure gestion des accès, notamment pour les nouvelles voies de contournement.
- *Nombre de kilomètres de nouvelles voies de contournement protégées par des mesures de contrôle des accès*

Améliorer l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de développement durable

Les réseaux internationaux et interrégionaux

2.1 Accroître l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux par la réalisation de projets majeurs d'amélioration du réseau routier et par un renforcement de la coopération avec les administrations voisines.
- *Nombre de kilomètres du RSSCE ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration*
- *Nombre d'administrations voisines du Québec avec lesquelles le Ministère a une entente de coopération (Cible : 5 en 2008)*

2.2 Promouvoir et soutenir l'utilisation du transport ferroviaire, maritime et intermodal.
- *Nombre de wagons circulant sur le réseau québécois de CFIL*
- *Tonnage des marchandises généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnés*
- *Pourcentage de réalisation du Plan d'action maritime (Cible : 100 % en 2006)*

2.3 Favoriser le maintien d'un service adéquat de transport aérien entre les régions et les grands centres.
- *Nombre de liaisons aériennes régionales au Québec*

2.4 Contribuer au développement touristique en appuyant l'achèvement de la Route verte en vue de son inauguration en 2007.
- *Pourcentage du circuit de la Route verte réalisé (Cible : Plus de 95 % en 2007)*

Les réseaux urbains

2.5 Favoriser la croissance de l'utilisation des modes de transport autres que l'automobile, notamment en contribuant à la révision du cadre de financement du transport en commun.
- *Cadre de financement du transport en commun révisé (Cible : 2006)*
- *Achalandage annuel du transport en commun au Québec*

2.6 Élaborer un nouveau cadre d'intervention sur la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal.
- *Cadre d'intervention sur la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal élaboré (Cible : 2006)*

L'environnement et le développement durable

2.7 Contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre du Plan de développement durable du Québec pour le secteur des transports.
- *État d'avancement du Plan de développement durable au regard des transports*

2.8 Contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre de la stratégie gouvernementale sur les changements climatiques pour le secteur des transports.
- *État d'avancement de la stratégie gouvernementale sur les changements climatiques au regard des transports*

La recherche et l'innovation

2.9 Améliorer la gestion, l'exploitation et les services aux usagers des réseaux de transport par l'élaboration, conjointement avec ses partenaires, d'un plan stratégique québécois des STI.
- *Plan stratégique québécois des STI élaboré (Cible : 2006)*

Améliorer la performance de l'organisation pour de meilleurs services aux citoyens

La gestion des ressources

3.1 Améliorer la gestion des ressources humaines, maintenir l'expertise et assurer la relève par l'élaboration d'un cadre de gestion des personnes incluant un plan de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre.
- *État d'avancement du cadre de gestion des personnes incluant un plan de gestion prévisionnelle de la main-d'oeuvre*

3.2 Améliorer la gestion par la refonte des processus administratifs et la mise en place d'une nouvelle génération de systèmes d'information.
- *Pourcentage d'avancement de la mise en place des systèmes d'information : SAGIR, gestion des projets, structures, exploitation (Cible : 100 % en 2008)*

Les relations avec les partenaires publics et privés

3.3 Contribuer à la démarche gouvernementale de décentralisation, de régionalisation et d'adaptation des programmes et des activités.
- *État d'avancement de l'évaluation et de la réalisation des projets de décentralisation, de régionalisation ou d'adaptation des programmes et des activités ministériels*

3.4 Évaluer et réaliser, si cela est opportun sous forme de partenariat, des projets majeurs d'infrastructures ou relatifs à des services ministériels.
- *État d'avancement de l'évaluation et de la réalisation des projets en partenariat : A-30, A-25, parcs routiers, gestion déléguée de l'entretien et de l'exploitation de certains axes routiers, Centre de gestion de l'équipement roulant, Centre de signalisation*

Les relations avec les citoyens et entreprises

3.5 Mettre en place le portail gouvernemental en matière de transport et les services en ligne ministériels prioritaires qui y sont liés.
- *Portail gouvernemental en matière de transport ainsi que 23 services ministériels prioritaires mis en ligne (Cible : 2007)*

3.6 Poursuivre l'allègement réglementaire et administratif.
- *Nombre de mesures d'allègement réglementaire et administratif mises en oeuvre*

Transports Québec